Inventos y/o “Inventos” Náuticos

La Orza

por Pacho Solari

Introducción

Don Julio Martínez Vázquez (1885/*s.d.*, uruguayo, radicado en Bs.As. en 1893) navegante, pintor marinista y periodista especializado), publicó en la revista *Yachting Argentino*, una serie de 22 capítulos (nov./1945 y ago./1948), bajo el título *“YACHTING - Algo sobre su historia”*. En los capítulos 7 y 8, el autor, discutió sobre este “*…ingenioso mecanismo…”*, aportando su tesis, argumentándola con datos ciertos y proponiendo algunos interrogantes. Hasta el momento, es el único antecedente nacional que encontramos en donde trató específicamente este gran invento de la navegación a vela.

Sin embargo, a pesar del esfuerzo de don Julio, la fuerte hegemonía cultural anglosajona y vitoriana en el “Yachting”, creada en el s. XIX, aún persevera utilizando los más intrincados sesgos cognitivos o manipulando significados (hoy por la Red de Redes), adjudicándose este y otros “inventos”; sostenidos mayormente, por un hipnotizado y desinformado chauvinismo, hoy día, difícil de justificar.

No hace falta ser muy profundo en las investigaciones, solo, utilizando la amigable Wikipedia, atentamente alertado y fundamentalmente, comparando este mismo tema en todas las lenguas presentadas a la izquierda de la página; hasta el más neófito en la náutica e historia, descubre los inconsistentes o anacrónicos ardides.

En este sentido, pensamos que esto aún subsiste debido a los rituales con obsoletos mitos (lugares comunes) y rancios nacionalismos, que colaboran negativamente con el conocimiento y la cultura náutica universal.

Haciendo una breve digresión, para *“declarar nuestra perspectiva”*, tomamos esta última frase *“Náutica Universal”*, haciendo énfasis justamente en su carácter universal.

Esta frase, sostenemos, es la que no terminan de ***aprehender*** algunos navegantes fanáticos; culturosos nacionalistas; y sobre todo, no pocos historiadores profanos de la navegación. En este sentido, basta tomar una oración del mismo artículo de Martínez Vázquez, narrando su experiencia a bordo de una goleta de “Bandera Norteamericana”, que manifiesta contundentemente el *Espíritu* de la frase:

“En los doce que formábamos la dotación del velero, habían ocho nacionalidades…”

La Orza

Tiempo atrás, tratando de desenmarañar el mito elaborado alrededor de la antiquísima vela triangular, descubrimos este otro mito de la orza, que vemos no tan inocentes, ya que los dos ingenios fueron de la mano en la búsqueda de navegar contra el viento, con el menor ángulo posible y/o en aguas someras; en el "yachting" fundamentalmente, a partir de fin del s XIX.

Cabe mencionar, que la vela triangular o trilátera, usurpadoramente se denominó ***Bermuda o Marconi***, desde la última década del siglo XIX; y antes erróneamente se llamó ***Latina***, por los "eruditos del viejo continente", en comparación con *"la del Mar del Norte Protestante: Cuadra"*, en ambos casos por la cultura europea.

Pensamos, que para ser coherentes con mencionado espíritu universal de la náutica y los estudios científicos realizados hasta la fecha, esta vela trilátera debería denominarse: ***Vela Austronésica***, en el mejor de los casos.

Volviéndonos a *La Orza*, nuestro primer encuentro de antecedentes, fue con un grabado (Puerto de Payta), en la publicación del viaje de 1614 del corsario neerlandés Joris van Spielbergen; y más tarde, con otro grabado (Balsa de Guayaquil), de la publicación de la Misión Geodésica Hispano-Francesa, de 1748, por Jorge Juan y Antonio de Ulloa. En ambas representaciones, se describe la utilización de unos tableros que a modo conveniente guían el rumbo de bolina de la balsa, llamados: ***Guares***. Nos llamó la atención, y con estos antecedentes comenzamos a investigar.

Así, hallamos que en la revista inglesa ***The European Magazine*** (1792), se discutía la invención de este dispositivo adjudicado al marino inglés John Schanck, en 1774:

"…si el descubrimiento de las quillas deslizantes es grande, el público está en deuda con los indios de América del Sur, cuyas balsas descriptas por el viaje de Ulloa (1735), tienen esas quillas deslizantes: y de estas han tomado la idea y se ha mejorado muy ingeniosamente."

A continuación, averiguamos que este tema había sido discutido en el libro del Arquitecto Naval inglés Dixon Kemp, A Manual of Yacht and Boat Sailing (1ª ed.1878). Sin embargo, recién en su novena edición (1900), y posterior al fallecimiento del autor (1899); fue revisada y parcialmente re-escrita por Brooke Heckstall Smith.

Y finalmente, encontramos los artículos de Martínez Vázquez, quien conocía los mismos antecedentes. Hasta aquí, Las Fuentes.

En principio, todas coinciden en que la mención europea más antigua de la Orza, es una crónica del conquistador Francisco Pizarro, fechada en 1535, cuando se cruzó con balsas peruanas.
Pero, destacaremos el artículo de J. Martínez Vázquez, en primer lugar, cita los mismos antecedentes, y en segundo, porque acertadamente, incluye en el concepto y en el debate, además de la ***Orza de Sable*** (Daggerboard), y la ***Orza Pivotante*** (Centerboard), a la ***Orza Lateral*** (Leeboard / Zwaard), popularmente adjudicada a los Neerlandeses. Solo encontramos una objeción insalvable en el trabajo de Martínez Vázquez, y es que declara a la Orza Lateral: "…precursoras de nuestras orzas...", lo que creemos un error, y se contradecirse a sí mismo.

Discusión
Martínez Vázquez, de entrada coincide con sus propias citas, en la irrefutabilidad de los antecedentes sudamericanos de las Orzas: de Sable y, como "derivada" la Orza Pivotante.
Incluso, cita una antigua publicación del matemático inglés William Bourne, de 1578, ***Inuentions or Devises***, en donde entre los 133 dispositivos presentados, uno da las directivas para navegar en poca agua y en el viento (bolina), pero sin aplicaciones posteriores hasta el antecedente de J. Schanck, en 1774.

Por otro lado, y como mencionamos antes, lo interesante es que pone en escena en el capítulo 7, a las Orzas Laterales, creando interrogantes que dejó pendientes:
"¿Las orzas laterales, que aparecen entre los holandeses, poco después del descubrimiento de América, es un invento de éstos o una adaptación de la orza sudamericana?
¿Los exploradores y viajeros habían llevado informes a Europa, sobre este ingenioso mecanismo, inspirando así a los holandeses?"
Aunque, en el siguiente capítulo, como también mencionamos, se contradice diciendo que "nuestras orzas" derivan de las Orzas Laterales.

Resuelto, y prácticamente consensuado el antecedente sudamericano para los dos primeros tipos de orzas, tomaremos el "incentivo" creado por las preguntas de Martínez Vázquez, y analizaremos los antecedentes de las Orzas Laterales, durante largo tiempo adjudicadas a los neerlandeses.
Es oportuno destacar, y con significativo consenso, que en la actualidad sólo es posible decir con certeza que se empezaron a utilizar en Holanda en 1585, generalizándose en el norte de

Europa medio siglo más tarde. Además, dada la comprobada antigüedad de las orzas sudamericanas, los especialistas neerlandeses optaron justificarla por la vertiente de Asia.

Como dijimos, sin profundizar demasiado, tomaremos los argumentos de los propios neerlandeses en Wikipedia. De allí, escogimos los siguientes argumentos:

- *Antes de 1575, no existían orzas laterales y después de 1625 casi todas las barcazas tenían orzas laterales.*

Aquí, vemos que la datación más antigua es diez años anterior a la fecha del consenso tomado por nosotros, situación que no altera demasiado a la cuestión.

- *En las restauraciones de pinturas, a veces se agregaban las Orzas Laterales porque se sentía que definitivamente pertenecían allí.*

Esto, deja un precedente en la gran subjetividad de los datos aportados por algunas pinturas, posibilitando dataciones fabuladas.

- *Los chinos fueron los primeros usuarios e inventores de orzas laterales. Varios tipos de juncos estaban equipados con orzas laterales para navegar por las aguas poco profundas de la costa china y los ríos. Los holandeses ya tenían relaciones comerciales con China en el siglo XVI y se llevaron el invento a su país.*

Por último, es en este argumento, donde se manifiesta la máxima debilidad de la postura neerlandesa.
En primer lugar, solo tomando la primer oración, vemos que las orzas sean de cualquier clase, les llegaron o de América, o de Asia, es decir, que ellos no fueron los "inventores" del invento.
Sin embargo, insisten en sostener que los "importadores", fueron ellos mismos durante sus relaciones comerciales con China en el s. XVI, y esto, también posee una gran inconsistencia.

Sabido es, que debido los graves conflictos de los Países Bajos con Portugal, por el monopolio del mercado de las especias y desacuerdos financieros, la navegación de ultramar a oriente de Holanda, comenzó a fines del pretendido siglo, más exactamente con la expedición de Cornelis de Houtman (1595), es decir, cinco años antes que termine ese siglo. Los portugueses, ya estaban asentados en Macao, desde 1557; y, según escritos del francés Pierre-Daniel Huet (*Comercio de Holanda, 1717*):

"Los portugueses son los únicos de toda Europa que han tenido licencia de establecerse en Macao, y comerciar abiertamente en China. En 1686 todavía eran los únicos, pero al parecer el año anterior de 1685, un embajador de Batavia, había logrado obtener permiso el Emperador." p 156-157. (nota: Batavia pertenecía a las Indias Orientales Neerlandesas)
Con esto, Portugal, llevaba más de 120 años asentado en China, antes que cualquier otra nación europea.
Como si esto fuese poco, se sumergen más aún en la falacia agregando un esquema de un Junco de la Dinastía Song (s. XIII); esto es, una nave de más de 300 años antes de que ellos comenzaran sus viajes a oriente.
Recordemos que, tanto en esta dinastía como en las siguientes: Yuan (1271-1368), y con mayor rigor en la Ming (1368-1644), rigió el ***Haijin*** (Prohibición del Mar), en la cual, como medida extrema destruyeron su flota de ultramar, y que aún hoy deja en jaque a los estudiosos para llegar a un acuerdo con la descripción de *Los Barcos del Tesoro* de Zheng He.
En otro orden, pero con algo más de dignidad, tratando de derribar (*inútilmente*), la posibilidad de que las Orzas Laterales hubiesen llegado a los Países Bajos, por la influencia *"Latina y Católica"* de Portugal o España, se recurre al siguiente pensamiento:
"La sugerencia de que fue introducida en Holanda durante la ocupación española por hombres que conocían el secreto de la balsa puede descartarse, porque si los españoles hubieran tenido algo que ver con su introducción en los Países Bajos, al menos esperaríamos encontrarla en uso en España también."
Este argumento, también es débil, ya que este tipo de artefacto, se adaptó magníficamente a las condiciones de aguas someras de los Países Bajos. España, recordemos, mejoró y modernizó las *Dalcas* en Chiloé, porque según el jesuita Diego de Rosales, eran mejores que sus propias naves para esas aguas, y sabemos que en España, tampoco se usaron tales *Dalcas*.

Finalmente, concluimos que, por la salud de la ***Historia Náutica Universal***, se deberían abandonar estos inconsistentes argumentos construidos en épocas donde los nacionalismos operaban más que la búsqueda del conocimiento, sosteniendo el orgullo de pasados Conquistadores o Colonizadores.
En la Náutica, con mayor fuerza, se da el carácter cosmopolita expresado por el biólogo italiano Cavalli-Sforza:
"Nuestros conocimientos y actividades son el resultado de experiencias de millones de individuos que nos han precedido, que nos han transmitido un bagaje que nos condiciona y

que nos proporciona una serie de respuestas posibles a cierto número de problemas, deseos, necesidades e intereses."

O, en su defecto, y definitivamente, sea más acertado el pensamiento de Germán Arciniegas:

"Muchas naciones han querido usurpar lo que quizá no pertenece a ninguna."

Saludos Cordiales